Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 406

Verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 15 april 2016

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de door de leden van de VVD-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie gemaakte opmerkingen en gestelde vragen. De leden van de fracties van de PvdA en de SP hebben aangegeven dat het wetsvoorstel geen aanleiding geeft tot vragen of opmerkingen.
Graag ga ik in op de gestelde vragen. Ik heb daarbij zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden met dien verstande dat vergelijkbare vragen zijn samengenomen.

Tweede verlenging overgangstermijn

Zowel de leden van de VVD-fractie als de leden van de CDA-fractie reageren op het gestelde in de memorie van toelichting dat het bij het realiseren van de luchthavenbesluiten noodzakelijk is gebleken om uit capaciteitsoverwegingen te komen tot een onderlinge prioritering. Door beide fracties wordt gevraagd om nader in te gaan op deze capaciteitsoverwegingen, aan te geven welke capaciteiten een knelpunt vormen en wat de regering hieraan doet of heeft gedaan. De leden van de VVD-fractie vragen meer specifiek waarom het wegwerken van tekorten niet succesvol is gebleken, terwijl de leden van de CDA-fractie vragen of het capaciteitsgebrek een gevolg is van de bezuinigingen bij het Ministerie van Defensie.

De problemen die zich voordoen bij de voorbereiding van de luchthavenbesluiten betreffen capaciteitsproblemen bij het ministerie, ontwikkelingen op het gebied van vergunningverlening en het invulling geven aan wensen van lokale overheden. De eerder genoemde capaciteitsbeperkingen bij onderzoeksbureaus zijn inmiddels opgelost. Van de vier in voorbereiding zijnde luchthavenbesluiten zijn die voor Woensdrecht en De Kooy in een vergevorderd stadium. De voorbereiding van de procedures voor Gilze-Rijen en De Peel is inmiddels gestart.

Het ministerie beschikt over een beperkt aantal deskundigen op het gebied van luchtvaart en ruimtelijke ordening. Naast de werkzaamheden voor de luchthavenbesluiten zijn zij ook op andere terreinen werkzaam,

kst-34406-6
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

zoals de hierna te noemen werkzaamheden op het gebied van onderzoek naar «rattle noise» en de omgevingsvergunning voor motorenonderhoud. Prioritering van de luchthavenbesluiten was daarmee geboden, waarbij voorrang is gegeven aan de luchthavenbesluiten voor de luchthavens Eindhoven en Volkel.

De besluiten voor Leeuwarden en Deelen konden vrij snel tot stand worden gebracht omdat die besluiten wegens het ontbreken van de noodzaak een milieueffectrapportage uit te voeren, minder capaciteit vergden.

De voor de luchthavenbesluiten beschikbare capaciteit kampte voorts met complicaties bij de voorbereiding van de luchthavenbesluiten en het opstellen van milieueffectrapportages. Ik noem de volgende complicaties die de afgelopen jaren optraden:

- de politieke besluitvorming tot een gefaseerde groei van het burgerluchtverkeer op Eindhoven en de kritische benadering daarvan in de regio resulteerden in complexe en tijdrovende afwegingen;
- nieuwe bezuinigingen leidden tot veranderingen in de vliegveldbelegging en vereisten aldus aanpassing van de plannen (Volkel);
- verandering van vliegroutes vereiste een aanvullend isolatieprogramma en een actualisering van de regelgeving terzake (Volkel);
- de voorziene invoering over enkele jaren van de F-35, waarvan de gegevens geleidelijk beschikbaar komen, noopte tot afwegingen of reeds gebruik moest worden gemaakt van gegevens van de F-35, of dat nog kon worden gewerkt met gegevens van de F-16 (diverse luchthavens);
- onderzoek was noodzakelijk naar het door de Chinook veroorzaakte «rattle noise» – trillingen in woningen als gevolg van laagfrequent helikoptergeluid – en eventuele extra maatregelen aan woningen om voor die trillingen een oplossing te vinden (Gilze-Rijen). Overigens is na overleg aan de gemeente Gilze en Rijen toegezegd te wachten met de formele start van de procedure voor de milieueffectrapportage totdat de resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn;
- de door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigde Natuurbeschermingswetvergunning voor de herstructurering op de vliegbasis Woensdrecht vergde onder meer nieuw onderzoek naar jurisprudentie in de natuurwetgeving, met het oog op een goed gefundeerde nieuwe aanvraag;
- voor de tijdige verwezenlijking van de F-35 motorenonderhoudsfaciliteit op de vliegbasis Woensdrecht is het cruciaal gebleken tijdig, dat wil zeggen op 1 april 2017, te beschikken over de vereiste omgevingsvergunning. Deze vergunningaanvraag wordt dus met voorrang aangepakt.

Om toch zoveel mogelijk voortgang te boeken, is naast prioritering van de luchthavenbesluiten waar mogelijk voor ondersteunende werkzaamheden een extra beroep gedaan op reeds betrokken onderzoeksbureaus. Spreiding over meer onderzoeksbureaus biedt geen soelaas omdat bij de militaire luchtvaart gerubriceerde gegevens aan de orde zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom opnieuw voor een verlenging met twee jaar is gekozen en hoe realistisch de regering het acht dat met deze tweede verlenging met twee jaar alle luchthavenbesluiten tijdig tot stand worden gebracht. Zij vragen welke risico’s de regering ditmaal per luchthaven identificeert, die mogelijk overschrijding van de nieuwe overgangstermijn tot gevolg zal hebben. Tevens informeren zij naar de oplossing die de regering voor ogen heeft indien de nieuwe verlenging niet voldoende blijkt te zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen of deze tweede verlenging tevens de laatste verlenging is. Zij wijzen daarbij op een discrepantie in de toelichting, waar de regering op blz. 2 de verwachting uitspreekt dat de

verlengde termijn toereikend zal zijn terwijl de regering op blz. 5 stelliger schrijft dat de verlengde termijn toereikend is.

Laat ik voorop stellen dat het andermaal verlengen van de overgangstermijn zeker geen schoonheidsprijs verdient. Ook ik had graag gezien dat alle noodzakelijke luchthavenbesluiten reeds binnen de verlengde termijn tot stand zouden worden gebracht.

De luchthavenbesluiten voor de luchthavens Leeuwarden, Eindhoven, Deelen en Volkel zijn inmiddels tot stand gebracht. Het werk aan de luchthavenbesluiten voor De Kooy en Woensdrecht is inmiddels ver gevorderd. Voor beide velden verkeert de milieueffectrapportage in het stadium van afronding. Bij beide luchthavens deden zich complicaties voor met betrekking tot het grondgebonden geluid van het militaire en het aangrenzende civiele bedrijventerrein, waarvoor verschillende berekeningen voor zowel de bestaande als de voorgenomen situatie moeten worden gecombineerd, en ook passend gemaakt binnen één zonering. Die zonering moet worden gecontroleerd en goedgekeurd door de zonebeheerder, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daar komt bij dat allebei de luchthavens grenzen aan Natura-2000-gebieden, waardoor ook aan de procedureregels van de Natuurbeschermingswet 1998 moet worden voldaan. Beide luchthavenbesluiten zullen binnen de verlengde termijn worden afgerond.

Zoals gezegd, wordt rondom de vliegbasis Gilze-Rijen onderzoek gedaan naar «rattle noise» en naar mogelijk te nemen maatregelen aan woningen die hier bijzonder gevoelig voor zijn. De komende maanden zullen de omwonenden hierover worden geïnformeerd. Binnenkort zal de procedure voor de milieueffectrapportage worden vervolgd en zal de concept-notitie reikwijdte en detailniveau ter voorbereiding van de milieueffectrapportage ter inzage worden gelegd. Overigens is in het «rattle noise» onderzoek al veel voorwerk voor de milieueffectrapportage verricht, zoals onderzoek naar vliegcircuits van helikopters. Ik zie ook bij deze luchthaven op dit moment geen reden om aan te nemen dat een luchthavenbesluit niet binnen de verlengde termijn tot stand zou kunnen komen.

Als gevolg van hetgeen hiervoor is beschreven, heeft het luchthavenbesluit voor de luchthaven De Peel een lage prioriteit gekregen. Bepalend daarvoor is dat deze luchthaven momenteel een reservestatus heeft en geen operationeel veld is. Bij het totstandbrengen van een luchthavenbesluit voor deze luchthaven voorzie ik geen specifieke problemen, zodat realisatie binnen de verlengde termijn mogelijk is.
Ik hoop met bovenstaand antwoord tevens helderheid te hebben gecreëerd op de door de leden van de CDA-fractie gesignaleerde discrepantie tussen blz. 2 en blz. 5 van de memorie van toelichting.

Hoewel ik meen dat de verlengde termijn toereikend is, ga ik voor de volledigheid in op een vraag hierover van de leden van de VVD-fractie. Zou de termijn onverhoopt toch niet voldoende zijn, dan zal andermaal bij formele wet een voorziening moeten worden getroffen.

Luchthaven Volkel

De leden van de fractie van het CDA constateren met opluchting dat het Luchthavenbesluit Volkel eindelijk is voltooid. Zij vragen de regering om in te gaan op de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw in Volkel. Ook vragen deze leden de regering om in te gaan op de berichtgeving dat in de toekomst veel meer huizen rond de vliegbasis Volkel geïsoleerd zouden moeten worden dan de ongeveer vijftien waar nu van uitgegaan

wordt. Zij vragen of het klopt dat met name in Boekel de overlast flink is toegenomen sinds de F-16»s daar sinds eind vorig jaar meer overheen vliegen.

Het feit dat het Luchthavenbesluit Volkel met ingang van 1 november 2015 in werking is getreden, betekent dat dit luchthavenbesluit niet meer onder de overgangstermijn voor aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen valt en daarmee dus ook niet onder het toepassingsbereik van het onderhavige verlengingsvoorstel. Dit neemt niet weg dat ik graag in ga op de gestelde vragen.

Zoals bekend is in het Luchthavenbesluit Volkel gekozen voor de zogenaamde geheel Niemeskantroute, die in de milieueffectrapportage werd aangewezen als het meest milieuvriendelijke alternatief. Die route leidt in de eerste plaats tot een sterke afname van het aantal geluidgehinderden in het dorp Volkel (gemeente Uden), biedt tevens mogelijkheden voor nieuwbouw van woningen in Volkel en houdt tenslotte rekening met de wens van de gemeente Veghel om woningbouw te realiseren in het buitengebied in het zuidoosten van de gemeente Veghel. Keerzijde van deze keuze is dat de geluidsbelastingcontouren van de geheel Niemeskantroute in het buitengebied van de gemeente Uden en Boekel ten zuiden van de luchthaven buiten de geluidsbelastingscontouren treden van de voordien bestaande situatie. Dat leidt tot vijftien voor isolatie in beschouwing te nemen woningen, te weten vier woningen in Boekel, zes in Odiliapeel en vijf in Volkel.

Inmiddels is het isolatieproject gestart met een inventarisatie van in beschouwing te nemen woningen. In plaats van vijftien woningen die nieuw in de 40 Ke-contour zijn komen te liggen, wordt thans uitgegaan van zestien woningen (één woning meer in Volkel). Daarnaast wordt nog onderzocht, overeenkomstig de motie-Eijsink van 6 november 2013 (Kamerstuk 33 763, nr. 22), «of de vereiste geluidsdemping wel gehaald wordt bij de hogere geluidsniveaus van de JSF en aan te geven welke mogelijkheden tot geluidwerende maatregelen er zijn dan wel welke maatregelen genomen gaan worden om de vereiste geluidsdemping te behouden dan wel te behalen». Defensie heeft toegezegd die vragen de komende tijd te beantwoorden en daarover in overleg te treden met vertegenwoordigers van omwonenden.

Wat betreft de hinder bij Boekel merk ik op dat bij de keuze voor de geheel Niemeskantroute al werd voorzien dat de geluidshinder in Boekel daardoor zou toenemen, en dus ook het aantal klachten vanuit dat dorp. Volgens de berekening blijft het aantal woningen dat nu binnen de 40 Ke-contour valt, beperkt tot vier.

Luchthaven Woensdrecht

De leden van de D66-fractie constateren dat bij het luchthavenbesluit Woensdrecht de vervanging van de F-16 door de F-35 een rol speelt. Zij vragen de regering te reflecteren op de vraag of het gebruik van de F-35 past binnen de bestaande zoneringen voor lucht- en grondgebonden geluid. Wanneer zal dit onderzocht zijn, zo vragen deze leden, en wanneer kan hierover uitsluitsel worden gegeven? Welke oplossing stelt de regering voor indien de bestaande zoneringen niet toereikend zijn? Worden deze zoneringen dan uitgebreid? Kan de regering de Kamer nader informeren over wat het plan van aanpak is bij deze kwestie en is de regering bereid de Kamer te informeren wanneer er duidelijkheid is over de vraag of de bestaande zoneringen toereikend zijn?

Met het oog op de onzekerheid over het geluid van de F-35 is reeds een aantal jaar geleden toegezegd dat het gebruik van de F-35 moet passen binnen de bestaande geluidszonering. In het NLR-rapport *De toekomstige geluidsbelasting van de F-35 (update 2014)*, dat op 22 december 2014 als bijlage bij de D-brief vervanging F-16 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 26 488, nr. 369) is gezonden, wordt uiteengezet hoe deze toezegging voor de omgeving van de vliegbases Leeuwarden en Volkel gestand wordt gedaan. Dat zijn dan ook de twee velden voor jachtvliegtuigen. De vliegbasis Woensdrecht heeft voor jachtvliegtuigen een reservestatus, die slechts incidenteel wordt benut. Mede daarom worden voor de zonering voor het luchtgebonden gebruik van de vliegbasis Woensdrecht, geen problemen verwacht.

Inmiddels zijn de berekeningen voor het grondgebonden geluid ver gevorderd, ook voor het voorgenomen gebruik en dus ook voor het geluid dat samenhangt met het toekomstige onderhoud aan de F-35 motor. Zoals gezegd kent Woensdrecht twee aangrenzende bedrijventerreinen, militair en civiel, die binnen één zonering moeten passen, ook in de toekomst, dit ter beoordeling van de zonebeheerder, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er is nu geen aanleiding om te veronderstellen dat dit niet mogelijk is.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert